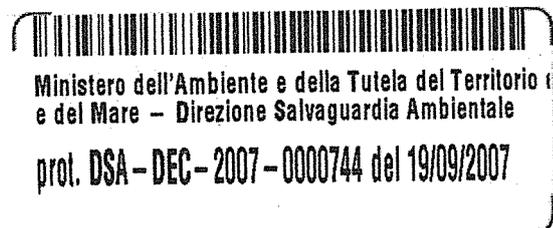




*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



VISTO l'articolo 52, comma 2, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, che recita: “*I procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della parte seconda del presente decreto, nonché i procedimenti per i quali a tale data sia già stata formalmente presentata istanza introduttiva da parte dell'interessato, si concludono in conformità alle disposizioni ed alle attribuzioni di competenza in vigore all'epoca della presentazione di detta istanza.*”;

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni”;

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativa al “Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) e al progetto preliminare relativo ad opere di messa in sicurezza del porto dell'isola di Favignana” da realizzarsi in Comune di Favignana (TP) presentata dal Comune di Favignana con sede in Piazza Europa n. 1, 91023 Favignana (TP), acquisita in data 1 febbraio 2006 con protocollo n. 2704, pubblicata sui quotidiani sui quotidiani “Corriere della Sera” e “Giornale di Sicilia” in data 31 dicembre 2006;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Comune di Favignana acquisita in data 18 dicembre 2006 con protocollo n. 32902, e in data 9 maggio 2007 con protocollo n. 13250;

VISTO il parere n. 948 “interlocutorio negativo” emesso in data 11 luglio 2007 dalla Commissione per le valutazioni dell’impatto ambientale a seguito dell’istruttoria sul progetto presentato dal Comune di Favignana;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere della Regione Siciliana;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere del Ministero per i beni e le attività culturali;

PRESO ATTO che non è pervenuto il parere della Riserva Naturale Marina delle isole Egadi;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- la ristrutturazione del Porto di Favignana attraverso la redazione di un Piano Regolatore Portuale è ritenuta, indispensabile per diverse motivazioni di carattere programmatico e tecnico. Il Porto, infatti secondo il proponente (Comune di Favignana) *“nella sua configurazione attuale dà luogo a disagi per gli utilizzatori; nello stesso tempo impedendo un armonico sviluppo dell’intera economia isolana, che al giorno d’oggi, in considerazione della tendenza alla stazionarietà od alla riduzione delle attività collegate alla pesca, non può che puntare sul turismo, del tipo più qualificato possibile. È facile rendersi conto che la disponibilità di un porto sicuro e confortevole costituisce un richiamo non indifferente non solo nei mesi estivi ma anche in quelli invernali. È chiaro, infatti, che i possessori di barche delle località più vicine, in primis il comprensorio territoriale trapanese e più in generale della Sicilia occidentale, potranno trovare interessante passare i fine settimana a Favignana, se certi di trovare un porto sicuro e confortevole. Ne nascerà, quindi, uno sviluppo economico legato direttamente al porto attraverso la sua gestione, indirettamente attraverso l’incremento dell’attività alberghiera, della ristorazione, e così via”*.

Lo studio delle opere di adeguamento necessarie è stato condotto nel rispetto delle indicazioni tecniche generali, tipiche di ogni porto moderno, e di quelle particolari che derivano da specifiche esigenze locali. Si cita, ad esempio, il mantenimento della spiaggia interna che, pur non essendo usufruibile per la balneazione, costituisce per la popolazione locale un elemento di ricordo del passato di cui è considerata vitale la conservazione. Oltre alle esigenze nautiche sono state rispettate quelle urbanistico-architettoniche, di particolare importanza nel caso specifico;

Relativamente al quadro di riferimento programmatico:

- l’Accordo di Programma Quadro (APQ) tra Stato e Regioni per il trasporto marittimo, è finalizzato a realizzare il potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana. Il raggiungimento di tale obiettivo costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e per contribuire al riequilibrio territoriale. Il suddetto obiettivo è perseguito mediante l’attuazione del programma di interventi sulle infrastrutture portuali ricadenti nella Regione Siciliana, per il Porto di Favignana sono previsti

interventi di potenziamento infrastrutturale per 3,615 milioni di €, finanziamenti derivanti dal P.O.R. SICILIA 2000-2006 – Misura 4.20 - Infrastrutture turistiche di interesse regionale - Asse prioritario: 4 – Sistemi locali di sviluppo e dal P.O.R. SICILIA 2000-2006 – Misura 6.1.3 - Potenziamento infrastrutture portuali, servizi e logistica Asse prioritario: 6 - Reti e nodi di servizio – Settore: Trasporti.

Con Decreto Assessorile 33/GAB del 23/02/2004 la Regione Sicilia ha approvato il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica, che riordina l'assetto regionale del sistema dei trasporti, delineando nel dettaglio lo scenario programmatico al 2015. Il Piano prevede di incrementare e migliorare i servizi di collegamento con le isole minori, sia durante la stagione turistica, sia durante l'intero corso dell'anno. Il Piano prevede, inoltre, il coordinamento con la modalità aerea per assicurare il mantenimento dei collegamenti stabili in caso di non navigabilità, secondo procedure che non siano "piani di emergenza" ma servizi stabili di supporto al servizio marittimo. Il Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia (approvato con decreto 16 novembre 2001 dall'Assessore per il turismo le comunicazioni e i trasporti), in linea con gli orientamenti nazionali che puntano alla realizzazione di un porto turistico ogni 40 miglia marine lungo tutta la costa italiana, ha individuato gli interventi necessari per potenziare le infrastrutture portuali turistiche siciliane, attualmente sottodimensionate. Il Piano inoltre prevede, tra le "attività necessarie per una piena funzionalità della rete portuale" anche il "completamento delle opere di difesa portuale, per una migliore fruizione degli specchi acquei parzialmente protetti già esistenti" nei porti, tra gli altri, di Favignana, San Vito lo Capo e Castellamare del Golfo;

- il Comune di Favignana è urbanisticamente disciplinato da un Programma di Fabbricazione approvato con Decreto dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente n. 259 del 17/12/1971; mentre il P.R.G., da tempo consegnato dai progettisti all'Amministrazione Comunale ed approvato dall'Ufficio del Genio Civile di Trapani ai sensi dell'art. 13 della legge 02/02/1974 n. 64, non è ancora stato adottato; l'intero territorio del Comune di Favignana, inoltre, è sottoposto al vincolo Paesistico ai sensi dell'art. 136 del D.L. n. 41 del 22/01/2004, essendo stato dichiarato di notevole interesse pubblico con D.A. Regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica Istruzione n. 2677 del 10/08/1991;

Relativamente al quadro di riferimento progettuale:

Opere marittime di difesa:

- il progetto prevede la realizzazione di due dighe a difesa dello specchio acqueo portuale: la diga di sopraflutto, posta a ridosso del molo esistente, avente una quota variabile sul livello del mare, e la diga di sottoflutto del tipo "soffolto". La diga di sopraflutto insiste sulla parte della costa più urbanizzata e già impegnata da precedenti realizzazioni (attuale molo denominato Salvatore Genitivo, la strada litoranea e precedenti interventi edilizi "i Pretti"). La sua configurazione planimetrica ad arco si inoltra in mare spostando l'ingresso al porto nella zona dei fondali più profondi. Il profilo prevede una diversa altezza sul livello del mare, adattandosi allo stato dei luoghi ed adeguando la capacità di protezione della stessa diga alle reali necessità del progetto. La maggiore altezza della diga (+ 4.50 m s.l.m.) si riscontra in corrispondenza della radice del

molo, e pertanto si sovrappone visivamente all'edilizia urbana, e si allunga nella parte direttamente prospiciente la darsena riservata al traffico di passeggeri in cui sono previsti aliscafi e traghetti, le cui altezze di costruzione si fonderanno con la quota della stessa diga.

L'altezza viene ridotta di un terzo nella parte terminale dell'opera (testata), pari a circa + 3.00 m s.l.m., prevedendo già in progetto che tale parte dell'opera potrà eventualmente essere soggetta a fenomeni di parziale tracimazione durante le più violente mareggiate. Le elaborazioni progettuali hanno evidenziato che tale riduzione di altezza, che permette un migliore inserimento dell'opera nell'ambiente circostante, comunque, non peggiora eccessivamente le condizioni di agitazione nello specchio d'acqua portuale, rispetto alle analoghe condizioni che si avrebbero con il mantenimento della quota di cresta a + 4.50 m.

Per la diga di sottoflutto è stata scelta una soluzione che si adatta alla costa Ovest del Porto di Favignana. Tale zona, infatti, ha mantenuto le caratteristiche di naturalità nel tratto interessato dalla nuova diga. Il progetto prevede il posizionamento del molo in un punto che non include, nell'area portuale una piccola cala denominata *Cala Fumere*, la "mimetizzazione" percettiva della diga sottoflutto è ottenuta anche attraverso l'adozione di uno schema "quasi sommerso", tracimabile, visibile tramite i segnalamenti per la navigazione rappresentati dai fari e dai fanali di testata;

Le darsene portuali e pontili di ormeggio:

le due darsene sono state leggermente allungate, fino a pervenire ad una lunghezza di circa 130 m. La nuova darsena per traghetti può facilmente accogliere anche navi lunghe oltre 100 m, la darsena per barche da pesca ha una lunghezza utile di banchine, per ormeggio di punta, pari a 220 m nonché una lunghezza di 60 m per ormeggio laterale. Ciò significa che possono essere accolte 73 barche con larghezza media di 3,00 m oltre a quattro barche di 15 m di lunghezza.

Ovviamente le barche possono essere ormeggiate, oltre che di punta, lateralmente su più file. Nel complesso quindi il numero degli ormeggi si può ritenere sufficiente, tenendo anche presente che l'area della darsena è superiore a quella delle zone attualmente destinate alla pesca.

Lo sporgente in comune fra le darsene è stato previsto di larghezza pari a 20 m, di cui 10 m riservati ai pescatori e 10 m ai passeggeri dei traghetti. Nel vasto piazzale che verrà a crearsi fra le due darsene ed il confine portuale verrà sistemato un mercato all'aperto del pesce;

La darsena per barche turistiche, prevista in immediata prossimità della Villa Florio, è stata regolarizzata in modo da risultare in asse alla Villa stessa e da riprendere il motivo geometrico del muro di confine del giardino che circonda la Villa. la darsena interna ed il canale di accesso saranno scavate alla profondità di -5,00 m.

La risagomatura della darsena per barche turistiche ha comportato anche l'allargamento dello sporgente che delimita lo specchio acqueo riservato alla nautica minore.

In tutte le zone portuali interessate da barche di grandi dimensioni, dai traghetti e dalle barche da pesca è stata prevista una profondità minima di -5,00 m. Per gli ormeggi ubicati lungo il versante ovest della baia è stato previsto un fondale minimo di -2,50 m.

Sarà, pertanto, necessaria l'esecuzione di dragaggi di modesta entità. Il materiale dragato potrà essere collocato all'interno dei cassoni come materiale di riempimento oppure essere utilizzato,

qualora consentito dalle sue caratteristiche fisiche e chimiche, per esecuzione di rinterri a tergo dei muri di sponda.

All'interno del porto saranno disposti dei pontili galleggianti con ancoraggio costituito da pali o corpi morti e catene. Tali pontili sono previsti nel P.R.P. in tre punti distinti del porto: ridosso della diga "soffolta" di sottoflutto; lungo la scogliera prospiciente lo Stabilimento Florio; e nell'area dove oggi si trovano prospicienti i Bagli Camperai.

Spiaggia per la balneazione:

- tutto l'arco di costa Ovest del porto rimane immutato, senza opere che intaccano lo stato attuale dei luoghi. Esso va da Nord, dalla Cala Fumere, lungo tutta la scogliera dove insiste lo stabilimento Florio, sino all'esistente spiaggia. Nel progetto la spiaggia viene valorizzata, mantenuta e destinata ad un uso elioterapico, con il supporto di servizi individuati in edifici esistenti nelle immediate vicinanze. Il completamento della strada retrostante e le nuove destinazioni degli spiazzi ad Est della lingua di sabbia contribuiscono a preservare uno degli stabilimenti più importanti e caratteristici dell'emiciclo del nuovo porto;

Altri interventi infrastrutturali:

- tra gli interventi connessi al nuovo PRP previsto è un nuovo anello di collegamento viario che si estende per una lunghezza complessiva di circa 1.3 km, con una larghezza media della sezione stradale di 9 m, e si presenta sempre a carreggiata unica con tre corsie più marciapiedi alberati larghi 3 m. Nel suo sviluppo la strada riprende prevalentemente i tracciati viari esistenti rispettando gli elementi di confine fra i lotti, in modo da intaccare il meno possibile le proprietà private e da non interferire con il costruito. E' bene sottolineare che nella sua estensione lineare ci sono delle variazioni di quota, con una escursione massima che va da +10.7 m ai +4.1 m, dopo la quale il percorso sale nuovamente fino a circa +12 m per poi riscendere a circa +6 m nel punto in cui si conclude, all'altezza della nuova area espositiva. Detto intervento è presentato come un semplice segno planimetrico sulla cartografia e non è accompagnato da analisi tecniche progettuali.

Sono anche previste nuove aree di parcheggio; quella più grande, adiacente all'ex stabilimento Florio, con i suoi 21.341 m², è stata pensata come uno spazio "naturalistico" con alberature di ulivi, in cui ci si limiterà alla compattazione del terreno senza procedere alla sua pavimentazione: il complesso museale e ricreativo risulterà raggiungibile da questo spazio di sosta tramite due sottopassaggi pedonali che consentiranno il superamento del dislivello di circa 4 m fra l'area del parcheggio e quella della ex tonnara.

In posizione quasi opposta, ovvero all'inizio del vecchio tratto della circonvallazione esistente, e significativamente nei pressi della darsena per i traghetti e gli aliscafi, sono previsti due parcheggi sotterranei, di 2.768 m² e 3.478 m² (per una capacità di parchemento totale di 6.246 m²), situati ad una quota minima di -4 m dalla quota stradale e coperti, alla quota stradale, da spazi attrezzati a giardini. Ciascun parcheggio dovrà essere dotato di rampe realizzate secondo la normativa vigente in materia di parcheggi;

Altri interventi:

- la risistemazione del Porto di Favignana comprende anche la valorizzazione del waterfront cittadino, che costituisce la quinta scenica per chi raggiunge l'isola dal mare.

Attualmente il lungomare di Favignana è connotato dalla presenza di interessanti edifici, tutti in qualche modo legati alla storica attività della pesca: il Piano ne prevede il recupero e la valorizzazione, attraverso la localizzazione al loro interno di nuove destinazioni d'uso, tutte funzionali al rilancio internazionale dell'isola e, più in generale, dell'insieme delle Egadi.

Pertanto le opere architettoniche previste riguardano interventi su manufatti esistenti, mentre le nuove realizzazioni afferiscono al tema dell'arredo urbano e di allestimenti specifici (tra cui il mercato del pesce).

Impianti:

sono previste lungo le banchine e sui pontili: la rete di erogazione idrica con l'impianto antincendio, l'impianto di irrigazione delle aree verdi e la rete di distribuzione dell'energia elettrica e l'illuminazione; la rete di fognatura e gli impianti di raccolta dei rifiuti solidi e degli oli esausti; gli impianti di comunicazione e segnalazione, gli impianti di sicurezza;

Le alternative analizzate in sede di P.R.P.:

- per rispettare i criteri di lavoro imposti alla base delle elaborazioni del PRP sono state studiate numerose configurazioni alternative, riguardanti sia le opere di difesa del moto ondoso che quelle interne, al fine di poter pervenire alla configurazione preferibile attraverso un procedimento di ottimizzazione. La configurazione prescelta è stata successivamente perfezionata attraverso un procedimento di ulteriore ottimizzazione dei dettagli.

Fondamentalmente le soluzioni studiate sono state di tre tipi: porto a bacino con imboccatura rivolta verso est; porto a bacino con imboccatura rivolta verso ovest; porto a moli convergenti con imboccatura rivolta verso nord.

Sono state complessivamente dettagliate 6 soluzioni e messe a confronto con riferimento agli: aspetti navigazionali, cioè maggiore o minore difficoltà di ingresso e di uscita dei natanti e di manovra per o da il porto interno, al costo delle opere, all'impatto visivo ed ambientale in genere alla funzionalità del porto, in termini di ricettività e di adeguata suddivisione delle aree destinate ad usi diversi, alla razionalità dei collegamenti viari.

Non sono stati inseriti altri fattori molto importanti per un giudizio sull'efficienza di un porto, quale ad esempio l'agitazione interna portuale, in quanto tutte le soluzioni sono state tracciate in modo tale da ottenere un grado elevato di attenuazione del moto ondoso;

Relativamente al quadro di riferimento ambientale:

caratteristiche ambientali del sito:

- l'area nella quale è previsto l'intervento oggetto del PRP si trova all'interno del SIC ITA010024 (Fondali dell'isola di Favignana) ed è limitrofa al SIC ITA010004 (Isola di Favignana). Inoltre, tale zona ricade all'interno della ZPS ITA010027 "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre", nonché della Riserva Naturale Marina "Isole Egadi".

Il sito d'intervento si estende sul litorale settentrionale dell'isola di Favignana, nella "Cala Principale", antistante il centro abitato.

L'area è prevalentemente esposta ai venti ed al moto ondoso provenienti dai settori N e NE. Il regime delle correnti in questo settore è meno sostenuto rispetto alla porzione meridionale dell'isola. La costa nella zona d'indagine è bassa e rocciosa, dominata da una grande cala,

caratterizzata, nella sua porzione più occidentale, da prolungamenti rocciosi che determinano piccole insenature con fondale sabbioso e roccioso.

Il substrato geologico principale è la calcarenite, materiale che domina la piana costiera dell'isola: famose sono infatti le cave di "tufo" di Favignana, sfruttate sin dall'antichità per la costruzione di edifici. La calcarenite è un tipo di roccia molto tenero, essendo costituita da sabbie marine organogene e da scheletri e gusci di organismi calcarei compattate durante le vicissitudini delle ere geologiche (quaternario): tale caratteristica è la causa dell'elevata erosione che si riscontra lungo la costa e che è testimoniata dalla presenza di notevoli solchi di battente, disposti su più livelli, sopra e sotto il pelo dell'acqua;

le principali peculiarità di valenza ambientale del sito:

- l'arcipelago delle Egadi ricade dinanzi la costa occidentale della Sicilia, a circa 9 miglia dalla costa di Trapani, e comprende le isole di Favignana, Levanzo e Marettimo e gli isolotti di Maraone e Formica.

L'arcipelago delle Egadi, con DD. MM. 27 Dicembre 1991 e 6 Agosto 1993, è stato dichiarato Riserva Naturale Marina "Isole Egadi". L'area marina protetta (AMP) si estende per 53.992 ha a mare e rappresenta la Riserva Naturale Marina più estesa d'Italia.

È suddivisa in quattro zone a differente protezione e con differenti possibilità d'accesso e limitazioni nella fruibilità. Una prima zonazione, proposta nel 1989 prevedeva le tre aree caratterizzate da diverso indice di protezione. Nell'agosto 1993, in seguito a forti proteste da parte delle marinerie locali è stata istituita, unica in Italia, una quarta zona D con una maggiore fruibilità nelle zone A e B.

Il porto è ubicato in zona C di riserva parziale "*che rappresenta la fascia tampone tra le zone di maggior valore naturalistico e i settori esterni all'area marina protetta, dove sono consentite e regolamentate dall'organismo di gestione, oltre a quanto già consentito nelle altre zone, le attività di fruizione ed uso sostenibile del mare di modesto impatto ambientale*" (dal regolamento).

Le tre isole maggiori, Marettimo, Levanzo e Favignana, ricadono all'interno della Zona di Protezione Speciale (ZPS) denominata "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre" (codice ITA010027) istituita con D.A: dell'ARTA della Regione Siciliana del 21.02.2005 (G.U.R.S n. 42. del 07.10.2005). Inoltre, la ZPS comprende quattro differenti siti d'importanza comunitaria: il SIC "Isola di Marettimo (codice ITA010002), il SIC "Isola di Levanzo" (codice ITA010003), il SIC "Isola di Favignana" (codice ITA010004) ed infine il SIC "Fondali dell'isola di Favignana" (ITA010024);

SIC "Isola di Favignana" (codice ITA010004):

- si estende per una superficie di 1.845,863 ha. La porzione centrale di tale SIC è localizzata nel punto con coordinate geografiche: longitudine E 12°18'33"; latitudine N 37°55'20". si estende su un tavolato calcareo poco elevato culminante nel monte Santa Caterina. Sull'isola, soprattutto durante la stagione estiva, si sviluppa un'elevata pressione antropica legata alle attività turistico-balneari. Questa, insieme agli incendi, la caccia, il pascolo e le edificazioni, contribuisce a rendere l'area molto vulnerabile ed in parte irreversibilmente degradata.

Fra gli habitat presenti questi, quelli più rappresentativi sono due, ovvero quello dei percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea, esteso sul 69% del SIC, e l'habitat degli arbusteti termo-mediterranei e predesertici, che ricopre il 20% dell'area del SIC. I suddetti habitat godono generalmente di uno stato di buona conservazione. Solamente l'habitat degli Stagni temporanei mediterranei è in uno stato di conservazione ridotta. Nel complesso tale SIC possiede un buon valore.

Inoltre, la rilevanza del SIC è legata anche alla presenza in esso di siti di riproduzione o stazionamento di diverse specie uccelli migratori, fra cui l'airone bianco (*Egretta alba*), il falco pecchiaiolo (*Pernis apivorum*), il nibbio bruno (*Milvus migrans*), il grillaio (*Falco naumanni*), il calandro (*Anthus campestris*), la calandrella (*Calandrella brachydactyla*), il falco pellegrino (*Falco peregrinus*), la berta maggiore (*Calonectris diomedea*). Va menzionato che l'arcipelago delle Egadi si trova lungo la rotta migratoria Europa-Africa della Sicilia Occidentale.

Fra le piante da salvaguardare si trova la *Brassica macrocarpa*, detta cavolo delle Egadi, e la Moehringia di Tommasini (*Moehringia tommasini*); fra le specie animali, la lucertola siciliana (*Podarcis wagleriana*), il congilo (*Chalcides ocellatus*) ed il rospo smeraldino (*Bufo viridis*).

SIC "Fondali dell'isola di Favignana" (ITA010024):

- l'area d'interesse ricade all'interno del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) denominato "Fondali dell'isola di Favignana" (cod. ITA010024), ed è gestito dal Comune di Favignana. La porzione centrale di tale SIC è localizzata nel punto con coordinate geografiche longitudine E 12°18'43"; latitudine N 37°55'37".

L'intero SIC si estende su un'area di 6302,363 ha. Rappresenta un biotopo di notevole interesse faunistico e biologico-ambientale.

Gli habitat marini di Favignana di particolare interesse, in quanto figurano nell'Allegato I della Direttiva n. 92/43/CEE ("Direttiva habitat");

- banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina;
- praterie di *Posidonia oceanica*;
- scogliere;
- grotte marine sommerse o semisommerse.

In particolare, quello più rappresentativo, ovvero quello che in maggior misura determina l'importanza relativa del sito, è l'habitat delle praterie di *Posidonia oceanica*, (esteso sul 70% dell'intera area del SIC), un habitat naturale "prioritario", ovvero di interesse comunitario e che va salvaguardato. Nel complesso, tutti i suddetti habitat godono di uno stato di buona conservazione all'interno del SIC in questione.

La rilevanza del SIC "Fondali dell'isola di Favignana" è legata anche alla presenza in esso di alcune emergenze naturalistiche, che conferiscono all'intera area caratteristiche peculiari. Tra queste vanno ricordate: il marciapiede a vermeti (costruzione biogena dovuta al gasteropode sessile *Dendropoma petraeum*), la fascia ad *Astroides calycularis*, le grotte sommerse ed i popolamenti sciafili e le praterie di *Posidonia oceanica*. Sia *Dendropoma petraeum* che *Astroides calycularis* rientrano tra le specie in pericolo o minacciate di estinzione per il Mediterraneo.

Le praterie di *Posidonia oceanica*, habitat prioritario, rappresentano la biocenosi più importante, queste sono particolarmente abbondanti e distribuite in maniera continua su tutti i fondali di Favignana, soprattutto su quelli costituiti da sabbie medio-fini, che si sviluppano scarsamente in profondità.

Un'ulteriore specie rilevante presente sui fondali dell'isola è *Lithophyllum lichenoides*. Tale specie di alga calcarea può formare vasti concrezionamenti ("trottoirs"), attualmente in costante diminuzione in vari settori del Mediterraneo, ospitanti particolari e ricche comunità faunistiche.

Altra caratteristica dei fondali di notevole interesse naturalistico, sono le diverse secche rocciose (ad esempio la Secca del Toro) che presentano importanti aspetti per la strutturazione eccezionale dei popolamenti animali, dominati dalle gorgonie e dai poriferi.

I fondali dell'isola di Favignana, grazie alla presenza delle estese praterie di *Posidonia oceanica*, area di *nursery* per numerose specie ittiche, rappresentano un'area idonea allo sviluppo, rifugio e procacciamento del cibo di svariate specie animali che figurano nelle liste di specie da proteggere, come previsto da convenzioni e direttive internazionali.

Attività antropiche mal gestite o spesso illegali di pesca professionale e sportiva, fenomeni di inquinamento domestico (in particolare fosfati e nitrati), conseguenti ai processi di urbanizzazione, molto intensi sull'isola di Favignana, influenzano negativamente i delicati equilibri degli habitat dei fondali dell'isola. Anche l'attività turistica, se non controllata, può rappresentare una minaccia ambientale per l'ecosistema marino, come ad esempio gli effetti negativi diretti sulle praterie di *Posidonia oceanica*, danneggiate dalle attività di ancoraggio dei mezzi nautici turistici, e sui marciapiedi a vermeti calpestati dai bagnanti;

ZPS "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre" (ITA010027):

- la ZPS "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre" (codice ITA010027) è stata recentemente individuata con D.A. dell'ARTA della Regione Siciliana del 21.02.2005 (G.U.R.S n. 42. del 07.10.2005) e comprende al suo interno il SIC (ITA010024) "Fondali dell'Isola di Favignana", il SIC ITA010002 "Isola di Marettimo", il SIC ITA010003 "Isola di Levanzo", e il SIC ITA010004 "Isola di Favignana".

La ZPS si estende su una superficie di 44.905,941, ha essendo quindi compresa all'interno dell'Area Marina Protetta delle Isole Egadi, Istituita con D.I. del 27.12.1991 (G.U. n. 115 del 19.05.1992).

Causa la recente individuazione, non è stato ancora pubblicato Il Formulario Natura 2000 e la cartografia della ZPS "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre, che in ogni caso comprende le specie ed gli habitat presenti nei SIC e AMP interessati;

Le altre componenti ambientali:

- lo studio di impatto ambientale ha trattato l'ambiente idrico relativamente ad informazioni circa le caratteristiche climatiche e meteo-marine dell'area, in modo più approfondito il suolo e sottosuolo con lo scopo di pervenire alle conclusioni sulle caratteristiche geologiche e geomeccaniche dei terreni, l'uso del suolo e la vegetazione, flora e fauna in riferimento alle biocenosi terrestri;

le criticità rilevate nel corso dell'istruttoria:

- in seguito alle attività di analisi e valutazione della documentazione relativa al progetto sono stati richiesti alcuni chiarimenti riguardanti quanto di seguito:
 - dal punto di vista formale si chiedeva di conoscere la competenza del Comune di Favignana in ordine alla presentazione dell'istanza; l'oggetto della procedura e, qualora questa sia riferita al PRP, indicare le eventuali fasi funzionali di realizzazione, inquadrando, se del caso, in quest'ottica i lavori di messa in sicurezza (primo stralcio funzionale), presentati unitamente alla procedura del PRP;
 - obiettivo del quadro di riferimento programmatico è infatti anche quello di dettagliare gli obiettivi del progetto. In quest'ottica l'esame ha messo in evidenza che a fronte dell'attuale mancanza di sicurezza nell'esercizio del porto e della necessità di una razionalizzazione degli spazi e delle funzioni interne, anche l'obiettivo di soddisfare alcune opportunità di sviluppo che, assunte come riferimento quella di poter utilizzare il porto anche nel periodo invernale, vedono preponderante l'obiettivo di dar seguito a possibili incrementi (anche notevoli) di imbarcazioni da ricevere, alla possibilità di sviluppare attività della vela, della pesca e del turismo più in generale, ad esempio con l'approdo di navi da crociera di medie dimensioni. E' inoltre, previsto un incremento consistente dei traghetti/aliscafi che possono attraccare anche contemporaneamente.

L'esame comparato di questi obiettivi, della sensibilità degli ecosistemi sia marini che terrestri e dei molteplici vincoli presenti sull'isola pone la necessità di eseguire una più ampia disamina degli strumenti di pianificazione e programmazione del territorio dell'isola di Favignana. In tal senso il Piano di Sviluppo della nautica da diporto della Regione Sicilia (Decreto Assessorile Regione Siciliana del 16.11.2001) prevede per l'isola in esame il "completamento delle opere di difesa portuale, per una migliore fruizione degli specchi acquei parzialmente protetti già esistenti" per cui non sembra riferirsi ai potenziamenti di funzioni introdotti dal PRP in oggetto.

Non si evincono quindi elementi a sostegno dell'iniziativa presentata dal proponente e tesa, per taluni aspetti, al potenziamento e all'ottenimento di più ampi spazi dal punto di vista dello sviluppo turistico del porto e dell'isola in generale. Ne consegue che occorre un approfondimento dello studio mirato ad evidenziare come l'obiettivo che l'Amministrazione comunale si prefigge risulta compatibile con l'ampio scenario della vincolistica e delle azioni di tutela ambientale presenti sull'isola stessa e sulle porzioni di mare ad essa afferenti. Ci si riferisce ad esempio all'inquadramento del PRP proposto in un piano di sviluppo turistico dell'isola accompagnato dalle necessarie analisi e valutazioni ambientali. Vista la delicatezza del contesto nel quale ci si muove e la constatazione che la modifica del porto potrebbe avere un effetto indotto sull'intero territorio dell'isola, si chiede di implementare il quadro di riferimento programmatico con uno studio che affronti la possibilità di sviluppare sull'isola di Favignana un turismo sostenibile a seguito dell'entrata in esercizio del porto così come definito dal PRP proposto;

- il Piano Regolatore Portuale dovrà essere implementato con riferimento alle fasi funzionali ed ai conseguenti orizzonti temporali per i quali sono prevedibili le realizzazioni degli interventi;
 - sono state esaminate alcune alternative di progetto pervenendo alla scelta di quella che assume il miglior punteggio in merito alla navigabilità, al costo, all'impatto, alla funzionalità ed ai collegamenti stradali. Lo studio però non riporta un'analisi di sensitività della scelta in ragione della concomitante esigenza di rispettare gli obiettivi di progetto ma al contempo di salvaguardare le esigenze di tutela ambientale. In quest'ottica si chiede un approfondimento progettuale mirato a verificare possibili soluzioni alternative non tanto in merito alla configurazione del porto (operazione già eseguita), quanto piuttosto al possibile equilibrio tra le esigenze di sviluppo e quelle di salvaguardia ambientale. In altri termini, ferme restando le necessità funzionali e principalmente di sicurezza, ci si chiede se esiste una configurazione che, rivedendo gli input di progetto, possa comportare significativi benefici in termini di protezione ambientale sia diretta che indotta (Ad esempio: sono necessari 6 accosti per traghetti/aliscafi contemporanei? Le imbarcazioni che dimensioni potranno avere e qual è il diametro minimo accettabile per il cerchio di evoluzione? Gli spazi interni sono ottimizzati? È dimostrata la domanda consistente di nautica da diporto e per questa è prevalente la nautica minore o quella di prestigio? Cosa significa la riduzione delle licenze in merito alla presenza nel futuro di barche per la pesca? Ecc).
- Quanto sopra anche in virtù del fatto che non è presente uno studio trasportistico che consenta di comprendere il possibile andamento nel futuro dei traffici afferenti all'isola nei vari periodi dell'anno, eventualmente anche in relazione al ruolo che l'isola di Favignana potrebbe avere all'interno delle isole dell'arcipelago delle Egadi;
- il PRP prevede anche una sistemazione urbanistica degli spazi a terra (sistemazione di complessi edilizi, aree di parcheggio, nuovo asse viario, ecc), ma non indica elementi progettuali atti alla definizione delle possibili ripercussioni ambientali. In quest'ottica, fatti salvi gli interventi non connessi all'iniziativa del PRP che andrebbero debitamente evidenziati, occorre che lo SIA pervenga ad una più approfondita analisi sia dal punto di vista progettuale che ambientale. Ad esempio non sono indicati i movimenti di terra che si rendono necessari per i parcheggi e la viabilità, le modifiche delle aree a verde, la definizione del più idoneo andamento plano-altimetrico della strada di completamento della tangenziale urbana, gli interventi di arredo ed inserimento ambientale nonché la determinazione e la protezione dai fenomeni di inquinamento della strada stessa (protezione dal rumore degli edifici, ecc);
 - l'analisi di incidenza non appare sufficientemente approfondita specialmente per quanto riguarda l'analisi delle specie appartenenti agli habitat tutelati. Infatti, è riportato un elenco generale ma non sono dettagliate le reali specie potenzialmente interferite e per queste non è riportata l'analisi così come richiesto dalla normativa nonché indicato dalle linee guida del Ministero dell'Ambiente. A fronte della rilevata incidenza, lo studio presentato trascurava, ovvero rimanda a successive fasi, le azioni di mitigazione e compensazione, non fornendo la possibilità di completare la valutazione in base a quanto richiesto dalla normativa stessa. Si

chiede quindi di approfondire lo studio in questo senso, sviluppando in modo dettagliato l'analisi di incidenza, di proporre idonee azioni di mitigazioni e definire le compensazioni necessarie per far fronte agli impatti arrecati considerando le intereferenze non solo in valore relativo al sito ma in termini assoluti, visto che alcuni di essi risultano anche di livello prioritario;

- lo SIA, inoltre, non tratta le componenti relative alla tutela rispetto agli inquinamenti legati alla salute pubblica (rumore, atmosfera, ecc). Sono riportate delle considerazioni che in prima istanza appaiono condivisibili, ma si rende necessario che le stesse siano documentate con dati oggettivi. A tal fine si chiede di implementare lo SIA con le notizie necessarie per completare l'esame ambientale dell'intervento senza trascurare anche le implicazioni indirette (es. viabilità tangenziale da realizzare, aree di parcheggio, attività connesse alle navi ed ai traghetti, ecc.) per verificare la compatibilità rispetto ai limiti normativi (es rumore per eventuali residenze presenti sul fronte del porto o per gli edifici posti lungo la viabilità di accesso, contributo delle emissioni inquinanti delle navi, ecc);
- la documentazione integrativa presentata nel dicembre 2006, non chiarisce tuttavia l'interezza delle questioni poste nel corso dell'istruttoria, tanto che il proponente ha chiesto ed ottenuto una sospensione del procedimento per l'invio di ulteriore documentazione che è pervenuta in data 9 maggio 2007;
- a seguito della sospensione e della presentazione dell'ulteriore materiale del maggio 2007 alcune delle lacune sono state risolte. Ci si riferisce in particolare alla determinazione delle:
 - motivazioni di esclusione della soluzione rispondente alle ottimizzazioni ambientali richieste ponendo l'attenzione alle rotte di accesso e all'agibilità portuale mediante messa a disposizione di dati progettuali precisi e quantitativi;
 - misure di compensazione ambientale a fronte di una precisa quantificazione dell'interferenza sulle specie protette.

Tuttavia si evidenzia il permanere di ulteriori criticità di seguito individuate;

La soluzione alternativa presentata:

- nelle integrazioni sono state predisposte due soluzioni alternative "ridotte" dal punto di vista dell'occupazione dello specchio acqueo, valutandone gli eventuali svantaggi in termini di funzionalità. Tali soluzioni "ridotte" è importante notare che comunque (da dichiarazione del Proponente) adempiono la funzione di messa in sicurezza del porto, a discapito di alcuni vantaggi propri della soluzioni proposta di PRP.

Una prima soluzione ridotta (soluzione A) consiste nello spostare verso minori fondali, in corrispondenza dell'esistente molo di attracco dei traghetti, l'opera di difesa principale. La nuova opera viene ad assumere uno sviluppo di circa 180 m e, insieme ad una diga di sottoflutto parzialmente emergenti di 105 m, impedisce l'ingresso dell'agitazione ondosa nello specchio acqueo protetto. Al di là dell'imboccatura si sviluppa l'avamposto con il suo bacino di evoluzione di diametro di 130 m. nell'estremità più ridossata dell'avamposto sono ubicati gli attracchi per i traghetti e gli aliscafi. L'avamposto è delimitato da sud-est da un molo che, insieme ad un altro parallelo di minore lunghezza, dà luogo ad una darsena protetta per la pesca.

Procedendo verso sud, viene realizzata una darsena per barche da turismo analoga a quella del PRP presentato;

- la soluzione delineata contribuisce, anche secondo il progettista, a razionalizzare la situazione esistente, ma a fronte di una minor incidenza sull'ecosistema marino ed ad un minor costo di realizzazione presenta i seguenti difetti rispetto alla soluzione di PRP:
 1. riduce gli spazi di manovra rendendo più problematiche le manovre di ingresso – uscita con mare agitato;
 2. riduce considerevolmente lo specchio acqueo e di conseguenza la ricettività delle imbarcazioni turistiche;
 3. consente l'attracco di un solo traghetto alla volta mentre il progetto richiede la presenza di due traghetti contemporanei per i collegamenti con Marettimo e Trapani;
 4. esclude la possibilità di attracco di una nave da crociera o dei mega-yachts;
 5. rende meno razionale al circolazione dei mezzi verso le altre zone portuali;
 6. ingombra la visuale che si gode dal waterfront cittadino in quanto non è stata riproposta la diga ad altezza variabile;
 7. altera l'aspetto estetico della darsena per le imbarcazioni di prestigio;
- in base a queste e ad altre motivazioni il proponente esclude la possibilità di fa riferimento a questa soluzione, rispetto alla quale però a seguito di richieste per cui sono state fornite integrazioni successive con l'obiettivo di meglio motivare tali affermazioni;
- la soluzione B presentata risolve quanto rilevato ai punti 5, 6 e 7 ma non soddisfa il proponente a causa delle riduzioni necessarie in termini di facilità di esercizio;

Criticità legate alla sensibilità dell'ambiente interessato dal progetto:

- la realizzazione del progetto comporterà effetti sull'area dei Siti natura SIC ITA010024 e ZPS ITA010027, evidenziabili in:
 - perdita di circa 18.000 m² di *habitat naturale prioritario* 1120 *Praterie di Posidonia oceanica*;
 - perdita di circa 1.000 m² di marciapiede a *Molluschi Vermetidi*” o “piattaforma a *Dendropoma petraeum*”, specie protetta, in quanto inserita nell'Allegato 2 della "Convenzione di Berna", e recentemente proposta per l'inserimento negli Allegati 2 e 4 della Direttiva Habitat;
 - perturbazione e frammentazione di circa 44.000 m² di *habitat naturale prioritario* 1120 *Praterie di Posidonia oceanica*.
 - perturbazione e frammentazione di circa 4.300 mq di marciapiede a *Molluschi Vermetidi*” o “piattaforma a *Dendropoma petraeum*” (specie protetta, in quanto inserita nell'Allegato 2 della "Convenzione di Berna", e recentemente proposta per l'inserimento negli Allegati 2 e 4 della Direttiva Habitat;
- inoltre all'interno della nuova e più estesa area portuale vi saranno cambiamenti della qualità dell'acqua e dell'idrodinamismo;
- il Sito di Importanza Comunitaria “Fondali dell'isola di Favignana” (cod. ITA010024), estende su un'area di 6302,363 ha e rappresenta un biotopo di notevole interesse faunistico e biologico-ambientale per la presenza di habitats di interesse comunitario (1110, 1170 e 8330) e habitat

prioritari (1120). Considerando l'estensione del progetto e gli effetti sulle specie ed Habitat di interesse comunitario e prioritarie presenti, è stato stimato che a seguito della realizzazione delle opere previste saranno distrutti o seriamente danneggiati 6,4 ha dell'habitat naturale prioritario 1120 Praterie di Posidonia oceanica, che corrisponde a circa lo 0,15% della superficie coperta da questo habitat all'interno del SIC ITA010024;

- vista l'estensione del SIC l'incidenza è certamente contenuta, ma poiché si tratta di operare in un parco marino il valore assoluto di 6,4 ha non appare facilmente accettabile, specialmente alla luce delle risultanze dell'attività istruttoria in merito alla ricerca di una migliore soluzione di progetto. Al riguardo si ritiene che con ulteriori approfondimenti si possa ottenere il risultato voluto in termini di equilibrio tra le esigenze funzionali e quelle ambientali;
- la ZPS "Arcipelago delle Egadi – area marina e terrestre" (codice ITA010027) si estende su una superficie di 44.905,941, essendo quindi compresa all'interno dell'Area Marina Protetta delle Isole Egadi, e registra la presenza di habitats di interesse comunitario (1110, 1170 e 8330) e habitats prioritari (1120). Considerando l'estensione del progetto e gli effetti sulle specie ed Habitat di interesse comunitario e prioritarie presenti, è stato stimato che a seguito della realizzazione delle opere previste saranno distrutti o seriamente danneggiati 6,4 ha dell'habitat naturale prioritario 1120 Praterie di Posidonia oceanica, che corrisponde a circa lo 0,07% della superficie coperta da questo habitat all'interno della ZPS ITA010027;
- inoltre è prevedibile che il progetto abbia effetti negativi anche su 5.400 m² di "marciapiede a Molluschi Vermetidi" o "piattaforma a Dendropoma petraeum" (specie protetta, in quanto inserita nell'Allegato 2 della "Convenzione di Berna", e recentemente proposta per l'inserimento negli Allegati 2 e 4 della Direttiva Habitat);

Criticità legate agli obiettivi del PRP:

- nella relazione integrativa sulle condizioni di sicurezza nelle manovre di ingresso ed uscita dal porto viene dichiarato che lo scopo fondamentale per il quale è stato redatto il PRP è "la messa in sicurezza" del porto, intendendo con tale dizione la possibilità di conseguire un duplice scopo:
 - facilità di ingresso ed uscita anche in condizioni di mare perturbato;
 - tranquillità delle imbarcazioni all'ormeggio anche in condizioni di onde estreme.

Si osserva però che nello studio di impatto ambientale, come più sopra riportato, si sostiene che la mancanza della realizzazione del nuovo PRP impedisce "un armonico sviluppo dell'intera economia isolana, che al giorno d'oggi, in considerazione della tendenza alla stazionarietà od alla riduzione delle attività collegate alla pesca, non può che puntare sul turismo, del tipo più qualificato possibile".

- a tal proposito in merito al dimensionamento del porto considera che:
 - per le imbarcazioni da pesca si deve ritenere necessario incrementare leggermente la capacità ricettiva rispetto all'attuale, ma soprattutto razionalizzarne l'attività, disponendole all'interno di un bacino ampio e tranquillo e dotando il porto di tutte le infrastrutture necessarie, quali il mercato del pesce, i magazzini frigoriferi, i depositi delle attrezzature, lo scivolo per l'alaggio ed il varo delle piccole barche e così via;
 - per quanto riguarda la flotta turistica, non esistono statistiche attendibili sulle presenze giornaliere e mensili delle imbarcazioni in transito. E' certo che la ricettività attuale è del

tutto insufficiente e che molte barche, nel periodo estivo, devono rinunciare all'ormeggio nel porto. Si ritiene prudentiale, tenendo conto della recente evoluzione della flotta turistica verso imbarcazioni sempre più grandi e del prevedibile incremento delle imbarcazioni che effettuano crociere a vasto raggio (turismo itinerante) assicurare la ricettività di almeno 100 barche di lunghezza uguale o superiore a 12 m e di 200 barche di lunghezza compresa fra 8 e 12 m. Per la cosiddetta nautica "minore" cioè per le imbarcazioni di lunghezza inferiore a 8,00 m, si dovrà destinare ad esse una zona portuale abbastanza ampia, ma si dovrà anche attrezzare un efficiente sistema di scivoli per favorire l'operazione detta "terra-mare", che consiste nel varare ed alare le piccole imbarcazioni (spesso gommoni) nell'ambito della giornata di utilizzo. E' questo l'orientamento prevalente della moderna tecnica portuale, in quanto si riconosce che non è opportuno destinare un grande porto ad imbarcazioni che non sono normalmente in grado di compensare le spese che si devono affrontare per la realizzazione del porto stesso;

- una nuova categoria di natanti da accogliere nel nuovo porto è costituita dalle navi da crociera di dimensioni piccolo-medie (lunghezze inferiori a 150 m). Si tratta di mezzi molto utilizzati al giorno d'oggi per crociere di elite, con pochi passeggeri che amano visitare località non frequentate dalle navi da crociera grandi (di lunghezza superiore ai 200 m). E' auspicabile riservare almeno un posto per l'ormeggio estivo di queste imbarcazioni;
- appare evidente un diverso obiettivo rispetto a quello della sola messa in sicurezza che però occorre confrontarlo con quello della compatibilità ambientale;

Criticità legate al dimensionamento dell'opera e alla sua funzionalità:

- particolarmente significativa al riguardo è la relazione integrativa sulle condizioni di sicurezza per le rotte di accesso e l'agibilità portuale. Detta relazione particolarmente puntuale illustra tecnicamente tutte le scelte fatte al fine di dimostrare la necessità dell'intervento e la non opportunità di perseguire la soluzione di progetto che era emersa nel corso dell'esame istruttorio e che, a fronte di un netto beneficio ambientale, comportava una riduzione dell'estensione dello specchio acqueo, una riduzione del numero di traghetti ed aliscafi che potevano contemporaneamente fruire del porto, la necessità di ridurre la nautica da diporto e una riduzione delle caratteristiche geometriche dello specchio acqueo protetto (es cerchio di evoluzione e del canale di accesso). Quest'ultimo aspetto comporta una riduzione della potenzialità del porto e principalmente non rende operativo al cento per cento il porto per le condizioni di progetto. La richiesta eseguita durante l'istruttoria tendeva proprio a verificare a cosa occorrerebbe rinunciare in termini funzionali per dare garanzia di maggiore tutela dell'ecosistema marino. Detta verifica non è stata eseguita. Ne conseguono alcune considerazioni che il gruppo istruttore ha svolto partendo dagli studi meteo marini per individuare un possibile range di variabilità e quindi la significatività della richiesta. Partendo dalle osservazioni effettuate presso la stazione "semaforica" della Marina Militare posta all'estremità nord-occidentale dell'isola di Favignana in grado di osservare il moto ondoso proveniente da un ampio settore di traversia (150°N - 45°N) si desume che gli eventi annualmente più frequenti (55-63%) sono quelli con mare forza 2-3 ($H_s=1+1,25$ m). Gli eventi estremi classificati come mare forza 6-8 (cioè $H_s > 4.0$ m) sono pari al 2,5% degli stati di mare osservati, comunque distribuiti nel corso dell'anno medio

climatico con una maggiore frequenza nei periodi di alternanza stagionale (autunno e primavera provenienti rispettivamente dai settori di ponente-maestrale e scirocco-mezzogiorno). In termini di direzione e la frequenza delle mareggiate al largo (osservate dall'isola di Favignana) caratterizzate da uno stato del mare superiore o uguale a 6 ($H_s > 4.0$ m) si osserva che gli stati del mare da maestrale e scirocco sono prevalenti; rispetto a questi ultimi però, il porto di Favignana è completamente schermato.

E' quindi evidente la necessità di una maggiore protezione rispetto agli eventi per i quali il porto è maggiormente critico (maestrale), ma bisogna osservare che le condizioni di navigabilità e di "sicurezza" sono determinate dal progettista in funzione di un'onda di progetto pari a $H_s = 4,5$ m. Si è quindi cercato di individuare la presistenza di tali condizioni. Nella tabella che segue si sono riportate le frequenze di accadimento delle diverse condizioni dello stato del mare nel periodo estivo e nell'anno.

stato del mare	0-1	2-3	4-5	6-8
altezza d'onda	$h < 0,1$ m	$0,1 < h < 1,25$	$1,25 < h < 4$	$h > 4$
maggio	22	58,8	17,9	1,3
giugno	23	62,8	13,9	0,3
luglio	29,7	55,7	14,2	0,4
agosto	28,1	60,6	11	0,3
settembre	24,7	58	15,8	1,5
media su 153 gg - periodo estivo (in%)	25,5	59,18	14,56	0,76
giorni	39,015	90,5454	22,2768	1,1628
media su 365 gg (in %)	18,2	57,7	21,6	2,5
giorni	66,43	210,605	78,84	9,125

- è evidente che la condizione di progetto si presenta con scarse probabilità. Nel periodo estivo si verifica per circa 1 giorno che si estende a circa 9 giorni se si considera un anno. Quest'ultime giornate critiche sono ripartite in più mesi per cui, mediamente, il fenomeno non dovrebbe ripetersi per più di 2 giorni consecutivi.

Ciò non vuol dire che non si devono aumentare le condizioni di protezione del porto ma si ritiene che, essendo il porto di Favignana in un contesto ambientale di particolare pregio e di elevata sensibilità, si può perseguire una soluzione funzionale leggermente inferiore ed ammettere il permanere di alcune criticità tecnico-funzionali a fronte di un miglioramento delle prestazioni ambientali che l'intervento potrebbe guadagnare. In altre parole lo studio presentato mette in evidenza che con le condizioni di progetto "entrare nel porto" è garantito a tutte le tipologie di navi previste ed in particolare ai traghetti di 70 m, ai traghetti veloci da 100 m e alle navi da crociera da 150 m, mentre una sua riduzione metterebbe in crisi l'accesso per le navi più grandi nelle condizioni estreme. Ne conseguono due ordini di valutazioni. Il primo è riferito all'obiettivo che ci si pone come prioritario che è quello di garantire la continuità territoriale: questa si svolge con i traghetti che hanno, tra le tre tipologie assunte a riferimento, le minori

esigenze di spazi di manovra e che quindi potrebbero usufruire dei vantaggi del nuovo porto anche se questo non dovesse essere idoneo, nelle condizioni estreme, ad accogliere le navi da crociera. Il secondo è relativo al fatto che nel periodo estivo il fenomeno estremo di progetto ha una probabilità di accadimento estremamente ridotta (1 giorno su 153) e perciò il rischio di una riduzione della funzionalità dell'opera è realmente modesto, a fronte di un beneficio ambientale certo e che assume, quindi, un carattere di priorità.

- si ritiene quindi che possono essere eseguite ulteriori elaborazioni progettuali volte a centrare l'obiettivo della determinazione del giusto equilibrio tra condizioni tecniche-funzionali e le esigenze di tutela ambientale.

Criticità legate agli effetti ambientali indotti:

- le carenze riscontrate nel SIA rispetto a talune componenti ambientali non sono solo formali ma comportano anche una carenza di analisi rispetto ad alcuni possibili effetti indotti che nel caso dell'isola di Favignana assumo un carattere particolare e differente rispetto a quello che si è abituati a considerare nei progetti e nelle conseguenti valutazioni dei PRP;
- la sensibilità ambientale più volte evidenziata nonché l'ampia presenza di zone tutelate e protette impone un'azione progettuale più attenta e riferita all'insieme delle cause d'impatto non solo dirette ma anche indotte. Ciò richiede l'elaborazione di una proposta progettuale più completa, più evoluta e di più elevata qualità;
- ci si riferisce almeno a quattro azioni connesse all'esercizio del porto: consumo di energia elettrica, consumo di risorsa idrica, produzione di rifiuti e uso delle imbarcazioni nelle limitrofe aree marine;
- nulla è detto circa il tema dell'energia elettrica che è fornita all'isola mediante una centrale di vecchia concezione. Occorre cioè conoscere il fabbisogno energetico complessivo per poter verificare non solo la capacità complessiva del sistema elettrico dell'isola a far fronte, in momenti di punta, al fabbisogno del nuovo porto, ma anche per verificare l'impatto ambientale indotto dall'eventuale produzione in loco dell'energia. Si segnala inoltre che non sono presi in esame, ad esempio, sistemi alternativi di alimentazione come sistemi fotovoltaici che in contesti come quello in esame potrebbero portare ad una autosufficienza del porto;
- per quanto riguarda la risorsa idrica dall'esame della documentazione presentata si evince che fra le navi che attualmente pervengono nel porto di Favignana e che occorrerà accogliere anche in futuro vi è una nave cisterna destinata a sopperire alle difficoltà di approvvigionamento idrico, che in teoria è assicurato da un acquedotto sottomarino proveniente dalla vicina costa siciliana. L'acquedotto sottomarino esistente è infatti insufficiente e quindi occorre un approvvigionamento di acqua potabile integrativo soprattutto nel periodo estivo. Per contro il progetto mette in luce che recenti studi condotti in diversi porti italiani, hanno dimostrato che il consumo medio annuo di acqua (potabile o salmastra) è di circa 50-70 m³ (150-200 litri al giorno per barca), ove il valore più alto include i consumi dell'area commerciale. I picchi massimi giornalieri sono di 750 litri/barca nel periodo di luglio e agosto. Il tema è da approfondire per risolvere la criticità emersa. Altre criticità sono evidenti per lo smaltimento delle acque sia dell'area portuale che degli impianti a servizio del porto e delle imbarcazioni nonché più in generale dei rifiuti solidi. Infine in varie parti dello studio ed in particolare

dell'analisi di incidenza si legge che parti degli habitat tutelati sono degradati anche a causa dell'azione di ormeggio dei natanti e delle imbarcazioni turistiche (es posa e salpamento delle ancore). L'incremento della presenza di imbarcazioni nell'isola auspicata nel configurare il nuovo PRP impone uno studio di dettaglio e l'assunzione di azioni atte ridurre tali criticità attualmente riscontrate dagli autori stessi del SIA;

- in altre parole si ritiene che il progetto debba anche essere approfondito per rendere il PRP più coerente con gli obiettivi di compatibilità ambientale dell'intero contesto di riferimento e non solo limitatamente all'ambito di studio per il quale si ritiene anche di dover ottenere maggiori ottimizzazioni.

PRESO ATTO che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE le carenze sopra evidenziate sono tali da non rendere possibile una compiuta valutazione ai fini dell'espressione del giudizio di compatibilità ambientale sul progetto relativo al "Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) e al progetto relativo ad opere di messa in sicurezza del porto dell'isola di Favignana";

RITENUTO di dover provvedere in ordine alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86;

E S P R I M E

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al "Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) e al progetto preliminare relativo ad opere di messa in sicurezza del porto dell'isola di Favignana" presentato dal Comune di Favignana con sede in Piazza Europa n. 1, 91023 Favignana (TP).

D I S P O N E

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Siciliana;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e

coerente con la documentazione finora prodotta;

- ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
- ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
- ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Siciliana;
- che il presente provvedimento sia comunicato al Comune di Favignana (TP), al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dei trasporti, al Ministero delle infrastrutture ed alla Regione Siciliana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni locali e degli organismi interessati.

IL DIRETTORE GENERALE



Roma, li

